

Др Душанка Ј. Бурђев, редовни професор
Универзитет у Новом Саду
Правни факултет у Новом Саду
D.Djurdjev@pf.uns.ac.rs

ПРАВА ПУТНИКА У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ПРЕВОЗУ¹

Сажетак: Међународни превоз путника и пртљага је регулисан правилима CIV, а Уредба 1371/2007 регулише садржински исти садржања која су регулисана CIV-ом чије су уговорне стране и државе чланице ЕУ, па се CIV примењује и на територији ЕУ. Уредба предвиђа да се одговорност железничког превозиоца за штете које претрпе путници и пртљаг регулише директном применом одредаба CIV, јер је CIV укључен као додатак у Уредбу. Међутим, Уредба самостално уређује одговорност железнице за додатна права која нису предвиђена у CIV, а којима се побољшава положај путника у железничком превозу.

Кључне речи: однос између међународне конвенције и Уредбе 1371/2007, накнада штете у случају „више силе”.

УВОД

Још је почетком деведесетих година прошлог века, под утицајем политике заштите потрошача, у ЕУ покренута иницијатива за широм заштитом права путника у свим гранама превоза. Први кораци су предузети у области ваздушног саобраћаја, у коме превоз путника јесте најзаступљенији, па су по узору на правила о заштити путника у ваздушном саобраћају у већој или мањој мери касније доношена правила и за друге области саобраћаја. Међународни превоз путника у железничком саобраћају уређен је Конвенцијом о међународним превозима железницама (Convention concerning international transport by rail) која је донета 1980. и то Додатком А Једнообразним прави-

¹ Рад је посвећен пројекту „Правна традиција и нови правни изазови” чији је носилац Правни факултет у Новом Саду.

лима CIV који чине део конвенције COTIF.² COTIF је мењан Протоколом из Виљнуса 1999. (Protocol for the modification of the Convention concerning international transport by rail)³. COTIF из 1999. уређује сва питања међународног железничког превоза који се одвија између држава чланица ове конвенције. ЕУ је прихватила ову конвенцију 2011. године.⁴

На тај начин је конвенција COTIF постала интегрални део комунитарног правног поретка, па се примењује и члан 216. /ЗУФЕУ по коме споразуми које закључи Унија везују институције Уније и државе чланице, а то значи да међународно право има примат над секундарним комунитарним правом.

У ЕУ превоз путника је регулисан Уредбом 1371/2007.⁵ Пошто оба документа регулишу исту материју, а на снази су и COTIF и Уредба, начелно питање је, ако постоје различита решења у тим документима, шта се примењује прво.⁶ Да ли постоји сукоб секундарног законодавства и међународне конвенције? Општи став је да се прво примењује међународна конвенција. У конкретном случају срећно и добро решење је у изричитом ставу Уредбе по коме се у случају да и Уредба и COTIF регулишу исти однос, примењује одредба из COTIF-а, односно Уредба се директно позива на примену одредбе COTIF-а, чиме се спречава сукоб два извора права, а Уредбом се самостално уређују друга питања која COTIF-ом нису уређена и то су по правилу додатна права путника којим се унапређује њихов положај у праву ЕУ.

У области одговорности и накнаде штете проблем је решен, јер Уредба упућује да се ова питања регулишу према COTIF-у тј. JP CIV који су у виду анекса додати тексту Уредбе.⁷ Овом Уредбом се дају већа права путницима у односу на решења из међународне конвенције. Није проблем када се међународном конвенцијом даје минимум права (што значи релативну когентност норме што је у конвенцијама којима се регулише превоз редован случај) јер се правом ЕУ тј. Уредбом дају већа права путницима.

Међутим, ако међународна конвенција садржи класичну когентну норму (не релативно когентну као у претходном случају) не би се смело разликовати право ЕУ од међународне конвенције, да се та два права не би нашла

² Југославија је ратификовала ЦОТИФ 1984. Сл. лист СФРЈ.

³ Протокол ступио на снагу 2006. а Србија га усвојила 2007., Закон о потврђивању Протокола, „Сл. гласника“ РС.

⁴ Jean-Luc Dufournaud, Accession of the European Union to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF), www.cit-rail.org/media

⁵ Уредба (ЕЗ) бр. 1371/2007. Европског парламента и савета о правима и обавезама путника у железничком сабраћају, „Сл. лист“ ЕУ Л 315/14.

⁶ Душанка Ђурђевић, Правно регулисање железничког превоза путника у ЕУ, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, вол. 43, бр. 1, 2009., стр. 67-84.

⁷ JP CIV су Додатак А уз COTIF: Јединствена правила за уговор о међународном превозу путника и пртљага железницом. Тај Додатак CIV представља уједно и Додатак I Уредби 1371/2007.

у колизији. Уколико би се десило да се накнадни пропис ЕУ разликује од решења међународне конвенције коју је прихватила ЕУ и државе чланице, накнадни секундарни извор не би био ваљан и о томе би решавао суд.⁸ Заштита права путника није се значајније мењала у ревизијама COTIF-а од 1980. до 1999.

У Преамбули Уредбе се истиче да је у оквиру заједничке саобраћајне политике важно да се заштите права путника у железничком саобраћају и побољша квалитет железничког путничког превоза, како би се подстакло железнички саобраћај у односу на друге видове превоза. Јачање права путника значи, између осталог, и доступност информација о услугама превоза, а права путника се заснивају на правилима предвиђеним у Додатку А – Јединственим правилима за уговор о међународном превозу путника и пртљага железницом (JP CIV). У тачци 6. преамбуле Уредбе у којој се говори о правилима CIV се додаје да је пожељно да се подручје примене Уредбе прошири не само на путнике у прекограничном него и путнике у унутрашњем железничком саобраћају.

Уредбом се уређују следећа питања:

- одговорност железничког превозиоца у случају телесне повреде и смрти путника,
- осигурање одговорности железничког превозиоца,
- права путника у случају кашњења,
- заштита и помоћ путницима с инвалидитетом,
- закључивање уговора, издавање карата, рачунарски систем информисања,
- обавеза железнице да обезбеди безбедност превоза.

Доношењем ове Уредбе ЕУ је преузела надлежности у уређењу одговорности железничког превозиоца, које је до тада било у надлежности држава чланица. Међународни превоз путника и пртљага је регулисан правилима CIV, а Уредба регулише садржински иста питања која су регулисана CIV-ом чије су уговорне стране и државе чланице ЕУ, па се CIV примењује и на територији ЕУ. Уредба предвиђа да се одговорност железничког превозиоца за штете које претрпе путници и пртљак регулише директном применом одредаба CIV, јер је CIV укључен као додаток и у Уредбу, што је добро решење, јер обезбеђује јединствена правила за одговорност превозиоца за смрт и повреде путника, у домаћем и међународном превозу путника и пртљага унутар ЕУ, али и између ЕУ и трећих држава. Вазно је истаћи да Уредба самостално уређује одговорност железнице за додатна права која нису предвиђена у CIV, а којима се побољшава положај путника у железничком превозу. Тако се у поглављу I B предвиђају правила о одговорности железнице

⁸ Николета Радионов, Железнички промет, Еуропско прометно право, Загреб, 2011., стр. 118.

за кашњење, пропуштање везе и отказивање путовања. Ова Уредба је прављена по узору на одговарајућу Уредбу 261/2004 у ваздушном саобраћају, мада је сложенији однос између међународне конвенције и Уредбе у ваздушном саобраћају.⁹

У односу на CIV, Уредбом су проширена и појачана права путника, а разлог је не само у потреби да се у већој мери заштите интереси потрошача (путника) већ и да се повећа конкурентност железничког у односу на друмски саобраћај. Посебна пажња је посвећена у Уредби правима путника у случајевима кашњења превоза, отказаног превоза и губитка везе за наставак путовања, јер су такви случајеви најчешћи у железничком превозу. У Уредби се ова питања регулишу у поглављу III, IV и V.

Одговорност за кашњење

У начелу у транспортном праву се питањима штета због закашњења посвећује мања пажња него регулисању накнаде штете за смрт и повреде путника. Правном регулисању одговорности за кашњење се релативно касно и врло ограничено приступило. До ревизије CIV 1999. године није ова материја била предмет унификације, па је у верзији CIV из 1980. било предвиђено да се упућује на национално право државе у којој се несрећан случај десио.

Тачно је да су штете због закашњења мањег значаја од штета које настају услед смрти или повреде путника, међутим, одговорност за закашњење заслужује правно регулисање, јер се често појављује у пракси, а и представља облик неуредног испуњења једне од уговорних обавеза уредног и благовременог превоза путника.

У ревизији CIV из 1999. су предвиђена извесна правила за неке случајеве кашњења и она су као додатак постала саставни део Уредбе.

Члан 32. Додатка и наслова IV поглавља и Уредбе гласи:

1. „Превозник је путнику одговоран за штету која настане онда када се воз укине или када касни, па путник пропусти везу и путовање не може наставити исти дан или пак ако због датих околности нема смисла захтевати да се путовање настави исти дан. Накнада штете обухвата трошкове примереног смештаја и трошкове примереног обавештавања лица која су очекивала путника.

2. Превозник се ослобађа од те одговорности онда ако до укидања воза, кашњења или пропуштања везе дође због једног од следећих разлога:

а) Због околности које нису везане за железнички промет, а које превозник упркос томе што је у датим околностима предузео све потребне мере, није могао избећи нити спречити њихове последице;

⁹ Више о овоме Душанка Ђурђевић, *Ексклузивност Монреалске конвенције и комунитарно право*, Зборник радова Правног факултета, Нови Сад 2015., вол. 49, бр. 1, стр. 33-48.

б) Због кривице путника;

ц) Због понашања треће стране које превозник упркос томе што је у датим околностима предузео све потребне мере није могао избећи нити спречити њихове последице...”

По узору на решења у ваздушном саобраћају, предвиђена су у Уредби шира права путника у случају кашњења у поласку, отказаног превоза или губитка везе за наставак путовања.

Модел за решење бројних питања је била Уредба 261/2004 у ваздушном саобраћају, мада постоје и разлике. У самом тексту Уредбе, поглавље IV носи назив „Кашњење, пропуштање везе и искључење возова” и у члановима 15. до 19. се шире регулише одговорност за кашњење, пропуштене везе и искључење возова. Суштина је у томе да ако се може очекивати кашњење дуже од 60 минута путник може да тражи повраћај пуног износа цене превозне карте и то за део пута који није остварен, може да настави вожњу промењеном трасом првим следећим возом или да настави вожњу промењеном трасом касније по свом избору.¹⁰

У следећем члану 17. се регулише одштета за цену превоза и то ближи услови за случај да за кашњење није враћен износ цене превозне карте у складу са чланом 16, прописујући да се даје 25% цене карте за кашњење од 60 до 119 мин., а 50% за кашњење преко 120 мин. Предвиђена су и правила за случај кашњења у виду пружања одговарајуће помоћи.¹¹

Када се упореде решења у додатку I уз Уредбу а то су преузета правила CIV и решења у самом тексту Уредбе, може се констатовати да су у Уредби дата шира права путницима за случај кашњења него у CIV.¹²

Могући проблем у примени је што Уредба у члану 17. о одшети која се даје за случајеве кашњења не говори о разлозима за ослобођење железнице о одговорности. Међутим, у Додатку I поглавље II члан 32. који носи назив одговорност у случају укидања воза, кашњења или пропуштања везе се говори у тачки 2. да се у овим случајевима железнички превозилац ослобађа од одговорности између осталог и „због околности које нису везане за железнички промет а које превозилац упркос томе што је у датим околностима предузео све потребне мере, није могао избећи ни отклонити последице...”, дакле ради се о вишој сили.

¹⁰ Ближе видети члан 16. Уредбе.

¹¹ Члан 18 Уредбе предвиђа могућност давања obroka, смештаја у хотелу, превоза до алтернативних места итд.

¹² COTIF law and EC law relating to international carriage by rail: areas of conflict and options for solutions file:///C:/Users/User/Downloads/COTIF%20law%20and%20EC%20law%20-%202007%20(1).pdf

Једна судска пресуда је поставила питање да ли железница може да се позове на вишу силу као основ за ослобођење од одговорности за случајеве кашњења.¹³

Поводом захтева за накнаду штете у случају више силе (*force majeure*) Суд правде ЕУ у случају 509/11 од 26. септембра 2013. године је пресудио да је обавеза превозника да надокнади штету путнику у случају кашњења, пропуштања воза или отказивања и не може се ослободити ове одговорности у случају *force majeure* према Уредби (члан 17), јер Уредба не предвиђа никакву ослобађајућу клаузулу, што се тиче накнаде штете путнику. Комисија ЕУ, међутим, не подржава одлуку Суда и сматра да правило треба да буде у складу са законодавством у ваздушном саобраћају, где је предвиђено ослобођење од одговорности за накнаду штете у случају изванредних околности¹⁴ где се у члану 5. тачка 3. јасно предвиђа да ваздушни превозилац није дужан да плати одштету, ако може да докаже да је до отказивања лета дошло због изванредних околности које се нису могле избећи нити отклонити последице. Даљим чланом 7. је предвиђено да у случају ускраћивања укрцаја или отказивања лета, путници који стижу са закашњењем у односу на предвиђен ред летења, имају право на одштету у износу од 250 до 600 евра зависно од дужине лета. Суд правде је дао тумачење примене Уредбе 261/2004, по којој ванредне околности ослобађају обавезе на исплату паушалног износа од 250 до 600, али остаје обавеза пружања помоћи путнику (храна, пиће, смештај према чл. 5. и 9. Уредбе).¹⁵

Аутор овог коментара сматра да нису упоредиви ваздушни и железнички саобраћај у овом случају, јер је ваздушни превоз опаснији, велике су раздаљине у питању и за авиокомпаније је скупље да пронађу алтернативне начине да ублаже негативне ефекте отказивања или одлагања због ванредних околности. Напротив, железнички саобраћај омогућава већу флексибилност да ограничи штету због ванредних околности. Аутор стога подржава одлуку суда у *case 509/11*.¹⁶

Уредба има за циљ да побољша положај потрошача, а да је законодавац хтео да ограничи обавезу железнице у случају више силе, то би било речено у Уредби. За разлику од Уредбе 261/2004 у ваздушном саобраћају у којој се говори о вишој сили (члан 5. тачка 3.), а и у Преамбули Уредбе 261/2004 се

¹³ Case 509/11(2013) <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:62011CJ-0509>)

¹⁴ Ради се о Уредби 261/2004.

¹⁵ The rights and obligations of rail passengers – Commission draft interpretative guidelines on Regulation 1371/2007 *Stav komisije* http://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2015-029_upa_rights_and_obligations_of_rail_passengers.pdf)

¹⁶ Dr Jeremias Prassl, Compensation for Delayed Rail Journeys: EU Passenger Rights on Track, <http://eutopialaw.com/2014/01/15/compensation-for-delayed-rail-journeys-eu-passenger-rights-on-track/>

набрајају неки догађаји примера ради који би се могли третирали као виша сила, у Уредби 1371/2007 за железнички саобраћај нема ни једне речи о основима за ослобођење од одговорности за кашњење.

Уредба не садржи ни једно изузеће од права на накнаду штете у случајевима где је кашњење настало услед више силе нпр. неповољни временски услови, оштећење железничке инфраструктуре итд.¹⁷ Интересантно је да је и у Комисији дошло до промене мишљења па је у саопштењу из 2015. поводом тумачења Уредбе 1371/2007, заузет став да је на првом месту заштита интереса потрошача, али да би требало размислити о поновном увођењу више силе као основа за ослобођење од одговорности, јер се препознају неке ситуације у железничком саобраћају које су ван контроле превозиоца, за које не би требало да одговара, а и у духу би било решења у осталим саобраћајним гранама где је виша сила призната као разлог за ослобођење од одговорности.¹⁸

Одговорност превозника за смрт и телесне повреде путника

У Уредби је предвиђено: „Уз услов одредаба овог поглавља и без обзира на националне правне прописе који путницима одобравају знатну накнаду штете, одговорност железничких предузећа у вези са путницима и њиховим пртљагом уређена је у поглављима I, III и IV наслова V додатка I. као и у насловима V и VI”.¹⁹

Пошто је CIV постао саставни део Уредбе као додатак I, основ одговорности је регулисан чланом 26. став 1 CIV из 1999. Члан 26. је централна одреба CIV, пошто се у њему регулише правна природа одговорности за смрт и телесне повреде путника.

У члану 26. се јасно дефинише шта се сматра штетама због којих путници имају одређена права. Осим смрти то су рањавање и свака друга телесна или душевна повреда путника, проузрокованих неким удесом у току превоза железницом, који се десио за време док се путник налазио у колима, улазио или излазио из њих, без обзира на то која се железничка инфраструктура користи при томе.

За разлику од ваздушног саобраћаја где је појам телесне повреде путника остао непрецизан, па је предмет бројних судских тумачења, у железничком

¹⁷ Dr Jeremias Prassl, Compensation for Delayed Rail Journeys: EU Passenger Rights on Track ,<http://eutopialaw.com/2014/01/15/compensation-for-delayed-rail-journeys-eu-passenger-rights-on-track/>

¹⁸ Putting passengers first – new Commission guidelines should help railways keep up the good work 2015 http://www.cer.be/sites/default/files/press-release/150703_CER_Press_release_PRR_Guidelines.pdf

¹⁹ Члан 11 Уредбе

саобраћају је јасно дефинисано да је телесна повреда не само рањавање и физичка повреда него и душевна повреда које морају бити последица удеса тј. несрећног случаја.²⁰

Да би железница одговарала потребно је да се испуне следећи услови:

1) Да је дошло до штете због смрти, телесне или душевне повреде путника. 2) Да се несрећни случај догодио за време боравка путника у возу или његовог уласка или изласка из воза; 3) Да се несрећни случај догодио у вези са железничким погоном.

Одговорност је објективне природе, јер железница одговара због саме чињенице да је до штете дошло због несрећног случаја који мора бити у вези са железничким погоном и то за време док је путник боравио у возу или улазио или излазио из њега. Да би се ослободила од одговорности, железница се мора позвати на један од предвиђених разлога за ослобођење (члан 26. тачка 2.), дакле да докаже да штета има други узрок од оног који је у самом погону, а ти разлози за ослобођење су кривица или ненормално понашање путника, понашање трећег лица или околности изван железничког погона које железница није могла и поред потребне марљивости, дужне пажње с обзиром на околности случаја, да избегне, нити да отклони њихове последице.

Веза између несрећног случаја и железничког погона не мора бити доказана по строгом принципу узрочности, што би отежало положај оштећеног путника, већ је довољно да се укаже на постојање везе која се по редовном току ствари могла десити. Тешко је претпоставити да несрећни случај, који је у вези са железничким погоном није и последица опасности погона, дакле није у узрочној вези. Циљ одредбе о вези је да се олакша положај оштећеног, што не дира у принцип објективне одговорности.

Предвиђене су врсте штета и то смрт, телесне или душевне повреде путника. Дефинисањем и душевних повреда као штета за које железница одговара, избегнут је проблем са којим се суочавају путници у ваздушном саобраћају, где није изричито речено шта телесне повреде обухватају, односно не спомињу се душевне повреде. Мада ни у железничком саобраћају нема јединственог става шта су душевне повреде, претеже став да под душевном повредом треба подразумевати психичку поремећеност а не душевну бол.²¹

У погледу другог услова а то је питање је трајања одговорности у CIV је предвиђено да се штета догодила за време боравка путника у возу или његовог уласка односно изласка из воза. Није наравно дата детаљнија дефиниција, па се у правној теорији јављају различити ставови. Под уласком односно изласком сматра се онај тренутак кад постоји физички контакт

²⁰ Душанка Ђурђевић, Појам несрећног случаја и телесне повреде путника у ваздушном саобраћају, Зборник радова Правног факултета, Нови Сад, 2014., вол. 48, бр. 2, стр. 77-91,

²¹ Mutz G., Die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr nach dem Zusatzübereinkommen zur CI, Wien, 1977., стр. 119.

између путника и воза нпр. рука на кваки, нога на степенику, одн кад је тај физички контакт престао Такође се сматра да постоји несрећан случај приликом уласка односно изласка ако је физички контакт прекинут услед пада а повреда је наступила тек ударом о перон.²² Међутим, ипак је у многим случајевима у судској пракси заузет став да одговорност железничког превозиоца почиње у оном тренутку када путник након што је купио карту, уђе у онај део станице који је одређен за путнике односно престаје када путник напусти део станице одређен за путнике и преда своју карту на излазној рампи. У правној теорији нема јединственог став о питању времена одговорности и оно се креће од уског тумачења да је то само време од кад путник уђе у воз, док га не напусти,²³ па до ширег као у немачкој теорији где је железница одговорна и за време док је путник на перону.

Трећи услов који мора да постоји уз претходна два, за примену правила о одговорности по правилима CIV гласи да је штета проузрокована несрећним случајем у вези са железничким погоном, што значи да мора да постоји узрочна веза између штете и несрећног случаја у вези са железничким погоном.

У правној теорији преовладава мишљење да несрећни случај садржи следеће елементе:²⁴

Мора да се ради о догађају који делује споља у односу на оштећеног. На овај начин су искључене штете које имају узрок једино у путнику нпр. мождана кап или повреде које путник сам себи нанесе.

Догађај мора да делује изненада и то деловање мора да буде локално и временски одредиво. Елеменат изненадности односно деловање догађаја, значи да се догађај морао десити у релативно кратком, ограниченом временском периоду који може да обухвати неколико сати. Већина стручњака је желела да уведе овај елеменат изненадности у појам несрећног случаја да би се недвосмислено изузеле све болести које нису последица несрећног случаја. Штете које настају у дужем временском периоду нпр. оштећење кичме због честог путовања возом, нису тиме обухваћене.²⁵

²² Mutz G op cit str. 145.

²³ Rodiere R , Droit des transports , III, No 1211, prema Haenni J., Carriage by rail, International Encyclopedia of Comparative Law, 1972., стр. 45.

²⁴ Favre J. Was ist ein Unfall im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb im Sinne des Zustubereinkommens zur CIV, Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr, Bern 1971 стр. 197, Mutz G. op cit. стр. 85, Душанка Ђурђевић, Одговорност железничког превозиоца, Београд 1987. стр 146.

²⁵ Favre J., Was ist ein Unfall im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb im Sinne des Zusatzubereinkommens zur CIV, Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr, 1971 стр 209.; Mutz, Gerfried Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und auf Binnenschiffen (CRTD), in: Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr (ZIntEisenb) 1990., S. 32–48.

Последњи елемент појма несрећан случај је да догађај мора да изазове душевне или телесне повреде путника.

Оваквим одређивањем појма несрећан случај искључене су стварне болести и она телесна оштећења која путник сам себи намерно нанесе при чему се нека оштећења нпр. повреда ока па и прехлада могу сматрати несрећним случајем уколико су настали као последица изненадног догађаја који је манифестација железничког погона. Из овог произилази да несрећан случај треба схватити у субјективном смислу, наиме као несрећан случај одређеног путника, а не у објективном смислу, као несрећан случај целог воза тј. као догађаја железничке несреће.²⁶

Несрећни случај мора бити у вези са железничким погоном. Та повезаност мора да буде временска и месна, пошто железница одговара за несрећан случај који путник доживи за време боравка путника у возу или изласка одн. уласка у воз ово, дакле, не би било потребно да се наглашава веза а ако се то нарочито наведе, то је због тога да се несрећни случај ограничи на унутрашњу повезаност са железничким погоном. Несрећни случај мора да узрочно потиче из погонске опасности тј. изворно да потиче из железничког погона тако би се нпр искључила убиства у купеу. Уколико путник докаже околности које говоре према општем животном искуству о вези несрећног случаја са железничким погоном, железница може да предочи разлоге из који произилази да оваква веза у конкретном случају не постоји или да постоји један од разлога за ослобођење од одговорности. Нпр. несрећан случај у спаваћим колима који је настао због наглог кочења воза, треба сматрати несрећним случајем који је у вези са железничким погоном за који железница одговара.²⁷ Нервни шок који неко лице доживи због несрећног случаја неког другог лица које му је близак сродник а које путује с њим заједно, може да се третира као несрећан случај у вези са железничким погоном.²⁸ Али, нервни шок сродника који настане на вест о несрећном случају путника није регулисан CIV, пошто се регулише само штета настала путнику.

Каузална веза не постоји кад се ради о последичним штетама, нпр. када путник у несрећном случају у вези са железничким погоном буде незнатно повређен, али на путу за болницу доживи судар и смртно страда.

Наведени примери указују на проблем узрочне везе. Међу бројним разлозима који могу да доведу до наступања штете треба одабрати један. По теорији адекватне узрочности, која је широко прихваћена у француском и немачком праву, узроком се сматра само онај догађај чијем редовном деловању одговара конкретна штета, који је по својој природи адекватан насталој

²⁶ Edlbacher O., Die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden im Rahmen der CIV, , Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr, 1966., стр. 150.

²⁷ R van Roy op. cit., стр. 438 .

²⁸ Mutz G op. cit стр. 88.

штети. Одговорност би настала само по оном узроку који је по обичном току ствари, по здравом разуму и према општем искуству, погодан да изазове насталу штету.

Формулација несрећан случају у вези са железничким погоном значи да се ради о објективној одговорности. Ако се тврди да је предвиђена објективна одговорност утврђена зато што железнички погон укључује извесне опасности логично се чини да се захтева каузална веза између штете и несрећног случаја, с тим што несрећан случај мора бити у вези са железничким погоном, иначе би железница одговарала за све што може да се деси за време боравка путника у возу или његовог изласка или уласка у воз.

Опасност да се појам несрећан случај у вези са железничким погоном тумачи прешироко у корист оштећеног путника, ублажена је тако што се железница може позвати на разлоге за ослобођење од одговорности. Железнички превозилац одговара увек уколико се адекватни каузални однос између несрећног случаја и погонске опасности не сматра прекинутим неким разлогом за ослобођење од одговорности. Циљ је да железница одговара ако је штета последица погонске опасности.

Основи за ослобођење железнице од одговорности

Одговорност за накнаду штете по начелу објективне одговорности настаје ако између штетне радње и штете постоји адекватна узрочна веза. Ослобађајући разлози за накнаду учињене штете може да представља само таква чињеница која прекида узрочну везу између штетног догађаја и учињене штете.

Према опште усвојеним правним правилима уговорног права као разлози за ослобођење се и у железничком праву јављају виша сила, кривица одн понашање путника и радња трећег лица.

Виша сила

Као и сви новији међународни документи и у Уредби се не употребљава овај општи појам него се даје описна дефиниција овог основа за ослобођење: „Железница се ослобађа одговорности ако је несрећан случај проузрокован околностима изван обављања превоза који железница и поред потребног настојања, имајући у виду особеност случаја, није могла да избегне нити да отклони њихове последице.”²⁹

Изричито је наведен елеменат „околности изван железничког погона” тј. утицај споља. На овај начин је речено да железница треба да одговор за тзв „унутрашњи случај” тј. да се не може ослободити од одговорности ако

²⁹ Члан 26 тачка 2. под а. Додатака I уз Уредбу.

се несрећан случај може свести на унутрашњи случај тј. на неизбежан погонски ризик. То значи да се железница не може ослободити од одговорности ако се несрећан случај може свести на грешку у стању железничког постројења или возила или на заказивању рада уређаја железнице. За овакву врсту грешака железница одговара и кад би биле неизбежне и код примене дужне пажње.

Кривица путника

Други основ за ослобођење железнице од одговорности је предвиђен формулацијом члана 26. тачка 2. под б. и гласи да ће се железница ослободити од одговорности у мери у којој до несреће дође путниковом кривицом.

Поставља се питање у чему је разлика између кривице путника и више силе онако како је дефинисана у члану 26. тачка 2. под а. Било је предлога у току рада на Конвенцији да се кривица путника подведе под вишу силу. Међутим, издвојено је, јер постоје разлике. Иако је заједничка и за вишу силу и кривицу путника спољашност у односу на железнички погон, разлика је што се код више силе тражи да догађај није могао да се избегне и последице отклоне, а код кривице путника се не тражи неизбежност догађаја и неотклољивост последица. Према томе, код више силе су претпоставке које се захтевају шире. Намерно је издвојена кривица путника као основ за ослобођење од одговорности, јер је терет доказивања железнице тежи када се позива на вишу силу.

Када је несрећан случај настао кривицом путника, железница се ослобађа делимично или потпуно. Искључива кривица путника ослобађа железницу потпуно од одговорности а садејство радње железнице и кривице путника доводи до поделе одговорности.

Понашање трећих лица

Ако до несреће дође због понашања треће стране које превозилац упркос томе што је у датим околностима предузео све потребне мере, није могао избећи нити спречити њихове последице, железница се може ослободити одговорности. Друго предузеће које користи исту железничку инфраструктуру не сматра се трећом страном, па у том случају превозилац има право да од њега затражи регрес.

Ако се упореди са формулацијом више силе, види се да се исти услови траже за оба основа за ослобођење од одговорности. Питање је зашто је понашање трећег лица издвојено у посебан основ за ослобођење од одговорности. Разлог је у томе што се под вишом силом у неким правним системима схвата само природни догађај а не и људске радње. Act of God у англосаксонском

праву. Према томе, да би се избегле могуће нејасноће у оним правним системима у којима није јасно да ли се под појам више силе сврставају и поред природних догађаја и људске радње, издвојено је понашање трећих лица у посебан основ. Нема значаја да ли је понашање скривљено или није. Као основ за ослобођење узима се у обзир свако понашање а то су радње али и пропуштање радњи. железница одговара у потпуности када је дошло до сакривце у проузроковању штете и са њене стране и са стране трећег лица. Ако је радња трећег лица само делимично проузроковала штету, то нема за последицу умањење одговорности железнице, већ железници у потпуности одговара. Железница треба да докаже да је искључиви узрок штете понашање трећег и да она то није могла да избегне и отклони последице. Ако железница не може да се ослободи одговорности због тога што понашање трећег није једини узрок штете, железница одговара за целокупну штету према овом члану CIV. Пошто се у CIV регулишу само правни односи између железнице и путника, није регулисано право на регрес према трећим лицима, али железница може то право да оствари на основу националног права.

Ако превоз обавља неколико узастопних превозилаца на основу јединственог уговора о превозу, у случају смрти или телесне повреде путника биће одговоран онај превозилац који је на основу уговора преузео превоз током кога се догодила несрећа. Ако у случају несреће превоз не обавља превозила него изврсни превозила, тада су оба превозиоца солидарно одговорни.³⁰

У погледу накнаде штете³¹ предвиђено је да се даје накнада за штете у случају смрти путника, у случају повреде путника и накнада друге штете (нарочито се то односи на душевну и физичку штету и штету због естетских оштећења).

Да би се дало одговарајуће обештећење потребно је да се утврди врста штете коју треба надокнадити, висина штете и висина накнаде штете. Због тога што се национални прописи у овом погледу знатно разликују, није постигнута потпуна унификација, него је у неким случајевима (члан 29) предвиђено упућивање на национално право.

Не улазећи у детаље накнаде штете, може се указати на нека начелна правила:

- Накнада штете је по својој природи новчана.
- Нема значаја за одмеравање накнаде штете да ли је железница путника превезла бесплатно или уз накнаду. Накнада не сме да буде смањена образложењем да је превоз био бесплатан .
- Не доводи до снижења накнаде штете околност да је постојала сакривца трећег лица. Уколико је несрећан случај настао искључиво понашањем

³⁰ Чан 26. тачка 5.

³¹ Чл. 27, 28, 29 , 30, 31.

трећег лица а да је то било неизбежно и неотклоњиво, железница се ослобађа одговорности у потпуности. Међутим, уколико одговорност железнице није искључена, пошто се несрећни случај не своди искључиво на кривицу трећег лица, онда железница одговара у потпуности али може да се регресира од трећег лица, али то није регулисано у CIV.

– Степен кривице железнице која је одговорна за насталу штету треба да буде узет у обзир само кад се утврђује накнада штете која је проузрокована намером или грубом непажњом железнице.

– Железница је потпуно или делимично ослобођен од одговорности у мери у којој се несрећни случај може свести на кривицу путника. Накнада штете се утврђује према утврђеном степену сакривике и према израчунатој висини штете тако да ако је сакривица у несрећном случају $1/3$, онда и накнада штете износи $1/3$.

– Док су члановима 27. и 28. изричито регулисана права на накнаду штете у случају смрти односно повреде путника, дотле се чланом 29. упућује на примену националног права за остваривање осталих штета. Мада се не наводи које би то биле штете, пракса показује а то је и у претходним текстовима ова Конвенције био наведено, да се ради нарочито о душевној и физичкој штети *pretium doloris* као и штети због естетских оштећења.

– Док се члановима 27. и 28. практично регулише накнада материјалне штете која настаје због смрти или повреде путника, случајеви накнаде других штетних последица као нпр. физички и психички бол, естетска оштећења су назване „друге врсте штета”.

У погледу облика накнаде штете релевантан је члан 30. у коме је предвиђено да се накнада штете за смрт и телесну повреду путника мора исплатити у паушалном износу, али ако се у прописима појединих држава предвиђа исплата ренте, тада се накнада исплаћује у том облику ако затражи путник

Што се тиче висине накнаде штете према члану 30. ст. 2. максимални износ накнаде штете се утврђује према националном праву које у конкретном случају долази до примене. Међутим, Уредбом је предвиђена горња граница одговорности железнице за штете настале због телесне повреде и оштећења здравља у износу од 175.000 СПВ по путнику у паушалном износу или у виду ренте, у случају када национално право предвиђа нижи износ накнаде штете. Путницима припада и право на накнаду других штета које су предвиђене чланом 29. ако је то предвиђено националним законодавством и за њихову накнаду не важи лимит од 175.000 СПВ него се надокнађују до пуног износа.

Граница одговорности предвиђена Уредбом се не примењује уколико је штета настала као последица намере или безобзирно и са знањем да би таква штета могла настати. Одредбе о одговорности су релативно когентне природе. Према члану 6. Уредбе обавезе предвиђене овом Уредбом према

путницима не могу се уговором искључити или ограничити, али је могуће да железница понуди услове уговора који су за путника повољнији од решења у Уредби нпр. повисити границу одговорности или прихватити друге услове којима се побољшава положај путника. Релативна когентност одредби о одговорности превозиоца је предвиђена и у Уредби о ваздушном превозу.

У Уредби је чланом 12. предвиђено обавезно осигурање од одговорности железничког превозиоца за штете због смрти или телесне повреде до износа ограничења предвиђеног Уредбом. Поред обавезног осигурања, могућ је и други вид: финансијска гаранција, јемство банке, као покриће своје одговорности. Увођењем обавезног осигурања одговорности превозника и сталном контролом спровођења ове обавезе од стране Европске комисије настојало се потенцијалном оштећеном путнику омогућити бржа и ефикаснија наплата одштете.

Dužanka J. Đurđev, Ph.D., Full Professor
University of Novi Sad
Faculty of Law Novi Sad
D.Djurdjev@pf.uns.ac.rs

Rail Passengers Rights

Abstract: *The legal framework of rail passengers rights is set out in a combination of international and European law: an international measure, the rather unwieldy Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Passengers and Luggage by Rail, forming part of the Convention concerning International Carriage by Rail of 9 May 1980 (as amended by the Vilnius Protocol of 3 June 1999) [‘CIV’], lays down a basic framework which is then fleshed out by more recent EU legislation, Regulation (EC) No 1371/2007 on Rail Passengers’ Rights and Obligations. Regulation 1371/2007/EC on rail passenger rights and obligations sets out minimum quality standards that have to be guaranteed to all passengers on all lines.*

Key words: *relationship between international agreements and EU legislature, compensation in case of “force majeure”*

Датум пријема рада: 06.04.2016.